

DT 0917654  
SEP 1954

Zu der Patentschrift 917 654  
Kl. 63c Gr. 58 40

DT-1954-09  
Fig. 1

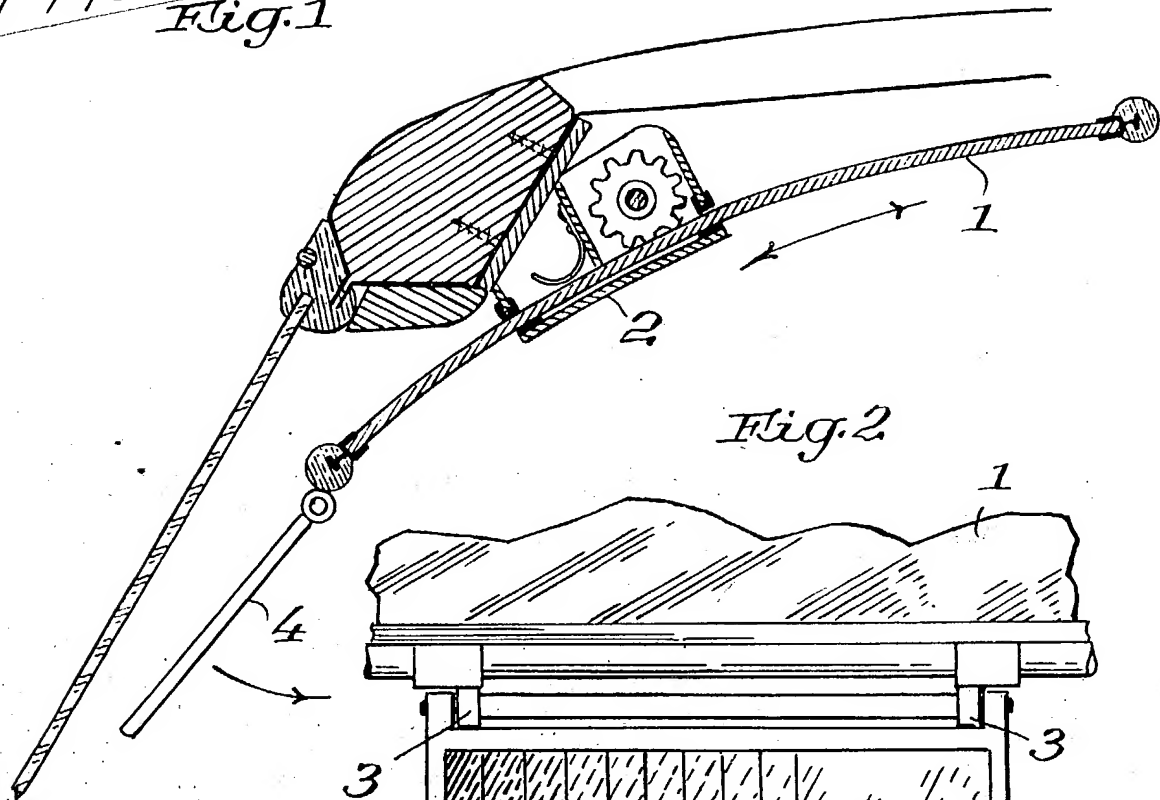


Fig. 2

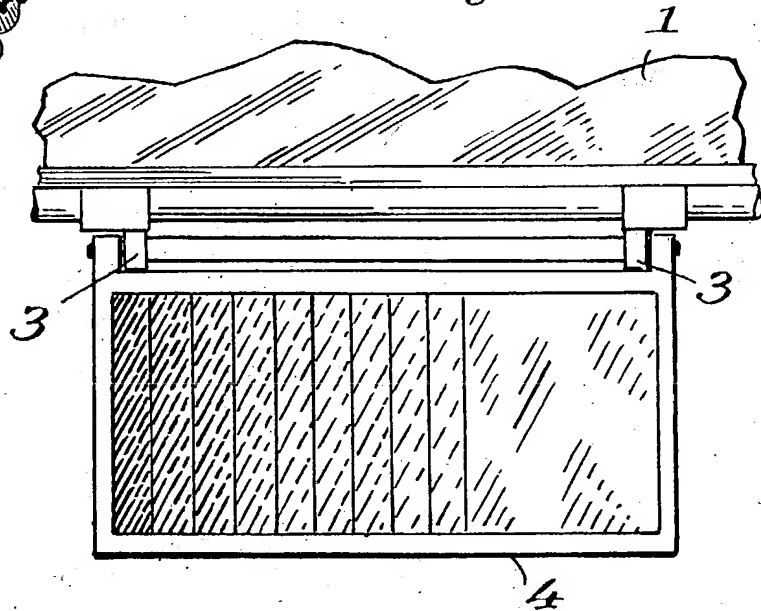


Fig. 3a

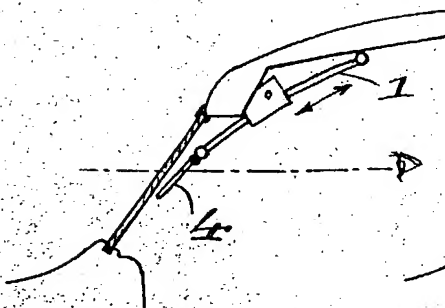


Fig. 3b

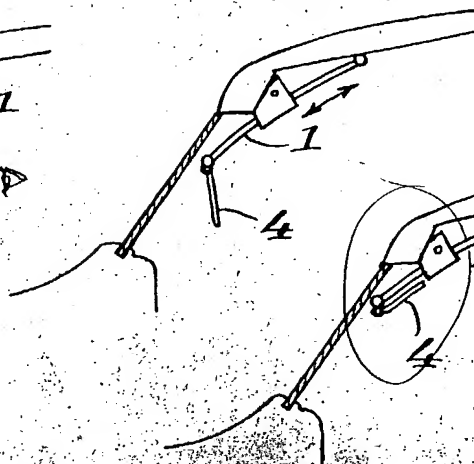
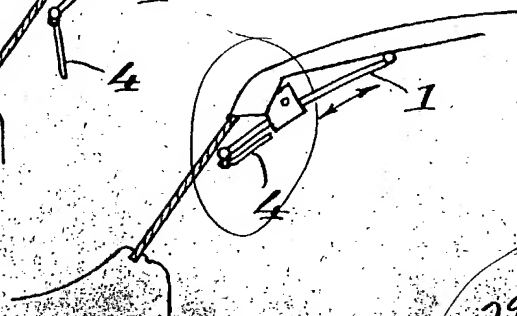


Fig. 3c



296/97.8

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



AUSGEGEBEN AM  
9. SEPTEMBER 1954

DEUTSCHES PATENTAMT

# PATENTSCHRIFT

Nr. 917 654

KLASSE 63c GRUPPE 5840

H 11974 II/63c

DIV. 47

---

Der Erfinder hat beantragt, nicht genannt zu werden

---

Gebr. Happich G. m. b. H., Wuppertal-Elberfeld

Sonnenblende für Kraftwagen mit gekrümmter Windschutzscheibe

Zusatz zum Patent 904 743

Patentiert im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland vom 30. März 1952 an

Das Hauptpatent hat angefangen am 30. Dezember 1951

Patentanmeldung bekanntgemacht am 4. Februar 1954

Patenterteilung bekanntgemacht am 29. Juli 1954

---

Best Available Copy

In dem älteren Patent 904 743 sind für Kraftwagen mit gebogenen Windschutzscheiben Blenden geschützt, die der Krümmung der Windschutzscheibe angepaßt sind und in ihrer eigenen Fläche nach oben oder unten verschoben werden können. Diese Blenden waren als Sonnenblenden nur für den Gebrauch bei Tag gedacht.

Nach dem Vorschlage der Erfindung erfährt nun die frühere Bauart insofern eine sehr wertvolle Weiterausgestaltung, als an dieser Tagblende an ihrem unteren Rande klappbar eine dem Schutz vor Scheinwerferlicht dienende zweite, um eine waagerechte Achse verschwenkbare lichtdämpfende Blende angebracht ist.

Man hat auf diese Weise eine Tag- und Nachtblende zur Verfügung und dabei den bedeutsamen Vorteil, daß die Höhenverstellung der Tag- und Nachtblende durch ein und denselben Mechanismus erfolgt und beide Blenden durch eine gemeinsame Haltevorrichtung verschiebbar mit der Karosserie verbunden sind. Es wird also mit anderen Worten mit der gebogenen, in ihrer Form der Windschutzscheibe angepaßten Tagblende gleichzeitig auch die Nachtblende in jede gewünschte Höhenstellung gebracht, ohne daß für die letztere besondere Haltevorrichtungen oder Schiebemechanismen notwendig sind.

Der hierdurch erreichbare Fortschritt liegt auch darin, daß das die Nachtblende schwenkende Scharnier stets in nächster Nähe der Windschutzscheibe bleibt, so daß die Gefahr für den Fahrer, sich z. B. bei scharfem Bremsen an einem vorstehenden Scharnier zu verletzen, verringert wird.

Zwar ist die klappbare Anbringung von Zusatzblenden an Hauptblenden bekannt, indessen sind die Hauptblenden nicht verschiebbar, sondern können ebenfalls nur aus der zur Windschutzscheibe parallelen Ebene herausgeklappt werden. Je nach der Einstellung der Hauptblende ragt die Zusatzblende also mehr oder weniger in den Führerraum hinein, so daß sich die Gefahr einer Verletzung des Fahrers an ihr unter Umständen erhöht. Darüber hinaus ist beim Erfindungsgegenstand die Variationsmöglichkeit der Dichte und Flächengröße des Blendenvorhanges infolge der Verschiebbarkeit der Hauptblende in Verbindung mit der Klappbarkeit der Zusatzblende größer als bei den bekannten Einrichtungen.

Die Einrichtung wird hierbei derart getroffen, daß die an der Tagblende klappbar angelenkte Nachtblende in jeder ihr erteilten Lage, z. B. durch Vermittlung eines Federdrahtscharnières, stehenbleibt.

Die Zeichnung veranschaulicht den Gegenstand der Erfindung in der Hauptsache schematisch.

Fig. 1 zeigt einen senkrechten Schnitt durch den hier interessierenden Karosserieteil,

Fig. 2 einen Blick auf die Nachtblende vom Fahrersitz aus gesehen und

Fig. 3a, 3b, 3c verschiedene Gebrauchsstellungen der Nachtblende.

Die mit 1 bezeichnete Tagblende kann einfach durch Erfassen mit der Hand herabgezogen oder hochgezogen werden, wobei eine Bremsfeder 2 dafür sorgt, daß die Tagblende in jeder ihr erteilten Lage zuverlässig stehenbleibt.

Am unteren Rand der gebogenen Tagblende ist eine um die Schne der Unterkante als Achse drehbare zusätzliche, im Sinne der Erfindung als Nachtblende zu verwendende zweite Blende 4 angelenkt, die mit der Tagblende zusammen in der Höhe verstellt werden kann, so daß für sie keine zusätzlichen Führungen oder Halterungen notwendig sind und es völlig genügt, sie an der Tagblende anzulenken.

Aus Gründen der Deutlichkeit sind die Tragböckchen 3 nach abwärts gerichtet. Bei praktischer Ausführung ist jedoch zu vermeiden, daß zwischen Tag- und Nachtblende ein Schlitz bleibt, durch den der Fahrer vom Scheinwerferlicht eines entgegenkommenden Fahrzeuges geblendet werden könnte.

Die Nachtblende ist mit hinreichender Reibung schwenkbar, so daß sie in jeder Lage stehenbleibt. Man kann ihr daher z. B. die in Fig. 3a dargestellte Lage geben, bei der sie dicht an der Windschutzscheibe anliegt und möglichst weit vom Auge des Fahrers entfernt ist. Das ist besonders wichtig für die Funktion einer Scheibe mit über die Breite zunehmender Absorptionsdichte, weil in diesem Fall der Sehbereich eines Auges abgedeckt werden soll.

Man kann auch, wie Fig. 3b zeigt, die Nachtblende 4 in eine zur Blickrichtung lotrechte Lage bringen oder sie schließlich bei Nichtgebrauch nach oben zurückschlagen (Fig. 3c).

In Fig. 2 ist angedeutet, daß die Lichtdurchlässigkeit am rechten Ende der Nachtblende am größten und am linken Ende am kleinsten ist.

#### PATENTANSPRUCH:

Sonnenblende für Kraftwagen mit gekrümmter Windschutzscheibe, die der Krümmung der Windschutzscheibe angepaßt ist und der Krümmung entsprechend in senkrechter Richtung verschoben werden kann nach Patent 904 743, gekennzeichnet durch eine am unteren Ende klappbar angebrachte zusätzliche Blende (4), die zusammen mit der Hauptblende (1) durch Verschiebung in senkrechter Richtung eingestellt werden kann.

Angezogene Druckschriften:

Deutsche Patentschrift Nr. 813 235;

österreichische Patentschrift Nr. 116 542;

USA-Patentschriften Nr. 2 244 959, 2 492 074, 2 528 038.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen